Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9947**

17. Wahlperiode 13. 06. 2012

Antrag

der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Cornelia Behm, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Memet Kilic, Sven-Christian Kindler, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann E. Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen Deutschland und Polen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mehr als 20 Jahre nach Öffnung der Grenzen und acht Jahre nach dem Beitritt Polens zur Europäischen Union treffen Bahnfahrgäste zwischen Deutschland und Polen auf ein unzureichendes Angebot an grenzüberschreitenden Fernverkehrsverbindungen auf der Schiene. Das heutige Angebotsniveau im grenzüberschreitenden Verkehr wird der Bedeutung der Verbindungen insbesondere vor dem Hintergrund der europäischen Integration in keiner Weise gerecht. Es bestehen immer noch erhebliche Defizite bei der grenzüberschreitenden Eisenbahninfrastruktur.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

1. sich mit der Republik Polen auf einen verbindlichen Zeitplan für den Ausbau wichtiger grenzüberschreitender Eisenbahnstrecken in den Korridoren Berlin–Szczecin, Berlin–Wrocław und Dresden–Wrocław zu verständigen,
2. sich mit der Republik Polen beim Korridor Berlin–Wrocław auf eine Ausbauvariante zu einigen,
3. insbesondere folgenden Vorhaben eine höhere Priorität einzuräumen:
   a) Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Passow–Szczecin Gumiece der Verbindung Berlin–Szczecin,
   b) Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Cottbus–Horka Gbf (–Görlitz) als zu favorisierende Variante der Verbindung Berlin–Wrocław,
   c) Elektrifizierung des Abschnitts Dresden-Klotzsche–Görlitz–Węgliniec der Verbindung Dresden–Wrocław,
4. auf Eisenbahnverkehrsunternehmen einzuwirken, dass auf den Korridoren Berlin–Warszawa, Berlin–Szczecin, Berlin–Wrocław und Dresden–Wrocław ein angemessenes Fernverkehrsangebot eingerichtet wird, das der Bedeutung dieser grenzüberschreitenden Verbindungen insbesondere für die europäische Integration Rechnung trägt,

5. darauf hinzuwirken, dass das Eisenbahn-Bundesamt und die polnische Bahnbehörde Urząd Transportu Kolejowego (UTK) einen Vertrag über die gemeinsame Zulassung von Fahrzeugen nach dem Vorbild einiger Nachbarländer (z. B. Schweiz, Belgien und die Niederlande) abzuschließen („Cross Acceptance“) mit dem Ziel, dass bisher zeit- und kostenintensive Prozedere bei der Zulassung von Triebfahrzeugen und Reisezugwagen zwischen den Vertragspartnern zu vereinfachen und zu straffen.

Berlin, den 12. Juni 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Begründung

Gab es bis Anfang der 90er-Jahre zahlreiche Direktverbindungen zwischen Deutschland und Polen, sind heute im Gegensatz dazu nur wenige Verbindungen verfügbar. Die Angebotsdichte im deutsch-polnischen Fernverkehr erreicht heute mit sieben Zugpaaren ein Drittel des Niveaus der 70er-Jahre und hat damit einen neuen Tiefpunkt erreicht: Kein anderes Nachbarland ist auf der Schiene so schlecht erreichbar. Der hochwertige Fernverkehr auf der Schiene konzentriert sich im Wesentlichen auf den Korridor Berlin–Frankfurt (Oder)–Poznań–Warszawa. Szczecin und Wrocław sind noch mit jeweils einem Fernverkehrszugpaar mit Deutschland verbunden. Im Falle Wrocławs allerdings mit einer völlig unattraktiven und gegenüber dem Pkw nicht konkurrenzfähigen Fahrzeit von fünf Stunden und 22 Minuten. Bereits in den 30er-Jahren wurde die Strecke Berlin–Breslau in zwei Stunden und 40 Minuten zurückgelegt. Diese Fahrzeit wäre auch heute noch konkurrenzfähig zum Pkw. Für den Korridor Berlin–Wrocław steht seit Jahren eine Grundsatzentscheidung über die konkrete Streckenführung des Fernverkehrs aus. Solange diese Entscheidung nicht gefällt wird, sind alle Ausbauplanungen blockiert. Vieles spricht aus heutiger Sicht dafür, die Strecke Cottbus–Horka(–Görlitz) zu elektrifizieren, um so ab Horka die so genannte niederschlesische Magistrale, deren Ausbau bis zum Jahr 2016 abgeschlossen sein soll, mit zu benutzen. Für diese Ausbauvariante sprechen die im Vergleich zu allen anderen Varianten vergleichsweise moderaten Investitionen und die schnelle Realisierung. Schließt man die Elektrifizierungslücke von nur 73 Kilometern zwischen Cottbus und Horka, könnten Fernverkehrszüge von Berlin nach Wrocław erstmals durchgehend mit E-Loks bespannt werden; die Fahrzeit würde über diese Strecke auf etwa drei Stunden und 20 Minuten zusammenschmelzen und damit ein gegenüber dem Pkw konkurrenzfähiges Fernverkehrsangebot ermöglichen.

Wie fragil das jetzige Fernverkehrsangebot zwischen Deutschland und Polen heute ist, zeigt die aktuelle Entwicklung: Der Euro-City (EC) nach Szczecin soll bereits im Juni 2012 wieder eingestellt werden. Das Ergebnis des eingeschränkten und wenig attraktiven Fernverkehrsangebots: Der Anteil der Eisenbahn im grenzüberschreitenden Personenverkehr zwischen Deutschland und Polen ist auf 2 Prozent abgesunken.

Der polnische Bahnkonzern PKP und die Deutsche Bahn AG planen anlässlich der Fußballeuropameisterschaft immerhin eine neue Euro-City-Direktverbindung zwischen Berlin und Gdańsk. Der EC „Daniel Fahrenheit“, der die Unterwegshalte in Bydgoszcz, Poznań und Frankfurt (Oder) bedient, soll für die knapp 600 Kilometer lange Strecke etwas mehr als sechs Stunden brauchen. Zwischen Berlin und Poznań ergibt sich zusammen mit dem Berlin-Warszawa-

Express so tagsüber ein annähernder Zweistundentakt. Gdańsk ist erstmalig wieder umsteigefrei erreichbar. Bisher dauert eine Fahrt mit ein- oder mehrmaligem Umsteigen zwischen siebeneinhalb und zehn Stunden.

Der VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH schätzt, dass mit weiteren durchgreifenden Angebotsverbesserungen die Fahrgastzahlen im deutsch-polnischen Schienenverkehr binnen einer Dekade verdoppelt werden könnten.

Genau diese Angebotsverbesserungen stehen insbesondere auf den Achsen Berlin–Szczecin, Berlin–Wrocław und Dresden–Görlitz–Wrocław weiterhin aus. Der teilweise desolate Zustand der Infrastruktur, mit eingleisigen nicht elektrifizierten Abschnitten und herabgesetzten Streckenhöchstgeschwindigkeiten schränkt den Spielraum für neue Angebote erheblich ein. Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zwischen Deutschland und Polen wurde immer wieder angekündigt und seit nunmehr zwei Jahrzehnten verschleppt. Lediglich für die so genannte niederschlesische Magistrale (Knappenrode–Horka–Hoyerswerda–Bundesgrenze) ist der Ausbau bis zum Jahr 2016 jetzt absehbar. Dagegen sind praktisch alle grenzüberschreitenden Fernstraßenprojekte realisiert bzw. im Bau.

Die Eröffnung des Berliner Großflughafens – auch wenn sie erneut verschoben wurde – unterstreicht noch einmal wie dringlich eine Verbesserung der grenzüberschreitenden Schienenverbindungen ist. Für die westpolnischen Wojewodschaften wird der neue Berliner Großflughafen der nächstgelegene Flughafen. Eine bessere Anbindung würde den Flughafen für zusätzliche Nutzer attraktiv machen. Faktisch wird der Flughafen Berlin Brandenburg auf der Schiene allerdings nur sehr eingeschränkt und umständlich aus West- und vor allem Südwestpolen erreichbar sein. Der Verkehr wird vorerst fast ausschließlich auf der Straße stattfinden.

Der dringend notwendige Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in den Korridoren Berlin–Szczecin, Berlin–Wrocław und Dresden–Wrocław dient nicht allein der Verbesserung des Angebots im Schienenpersonenverkehr, auch der Schienengüterverkehr würde kapazitiv von den geplanten Ausbauvorhaben profitieren. Derzeit steht dem Güterverkehr zwischen beiden Ländern nur eine elektrifizierte Strecke, der Grenzübergang bei Frankfurt (Oder), zur Verfügung. Die Inbetriebnahme der durchgehenden Elektrifizierung dieser Strecke durch die polnische Staatsbahn PKP und die Deutsche Reichsbahn im Mai 1988 war die letzte nennenswerte Investition für den Güterverkehr auf der Schiene. Mit dem kürzlich vereinbarten Ausbau der „niederschlesischen Magistrale“ wird eine zweite Ost-West-Achse für den wachsenden Schienengüterverkehr Richtung Osteuropa geschaffen, von der vor allem die Relationen von den deutschen Seehäfen in den stark industrialisierten Südwesten Polens profitieren.

Der Außenhandel mit Polen hat sich seit dem EU-Beitritt dynamisch entwickelt; so haben sich die deutschen Exporte seitdem mehr als verdoppelt. In der Außenhandelsbilanz ist Polen bei den Ausfuhren mittlerweile auf Rang 10 und bei den Einfuhren auf Rang 12 aufgerückt. An der Aufwärtsentwicklung des deutsch-polnischen Handels hat vor allem der Güterverkehr auf der Straße partizipiert. Das stagnierende Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene zwischen Deutschland und Polen sowie das gleichzeitig seit dem EU-Beitritt Polens um rund zwei Drittel gewachsene Aufkommen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr ist nicht zuletzt auf die fortdauernden Defizite der Eisenbahninfrastruktur zurückzuführen – weitere Streckenelektrifizierungen und die Beseitigung eingleisiger Abschnitte tragen nachhaltig zur Stärkung der Wettbewerbsposition des Schienengüterverkehrs bei.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333